

交 通 安 全 計 画

第 10 次

平成 2 8 年度～平成 3 2 年度

中 野 市

ま え が き

車社会化の急速な進展に対して、交通安全施設が不足していたことや車の安全性を確保するための技術が未発達であったことなどから、昭和 20 年代後半から 40 年代半ば頃まで、自動車保有台数の増加とともに交通事故による死傷者数も著しく増加しました。

このため、交通安全の確保は焦眉の社会問題となり、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和 45 年 6 月交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）が制定されました。

本市が合併前の旧中野市、旧豊田村においても、昭和 46 年以降、7 次にわたりそれぞれ「交通安全計画」を策定、合併後の平成 18 年度に 8 次、平成 23 年度に 9 次と同計画を策定し、関係行政機関・団体・市民がそれぞれの立場で交通安全対策を推進してきました。

本市における平成 27 年の交通事故の状況は、件数 118 件、傷者 138 人であり、件数、傷者とも前年を下回りましたが、2 人の死者を出しました。

また、高齢者が当事者となる交通事故の状況は、件数 32 件、傷者 37 人であり、前年対比で 10 件、10 人増加するなど厳しい状況が続いています。

交通事故の防止は、関係行政機関・団体及び市民一人ひとりが全力を挙げて取り組まなければならない緊急かつ重要な課題であり、人命尊重の理念のもとに、交通事故のない社会を目指して、総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、これに基づいて諸施策を強力に推進していく必要があります。

「中野市交通安全計画」は、このような観点から、交通安全対策基本法に基づき、平成 28 年度から平成 32 年度までの 5 年間に講ずべき大綱を定めたものであります。

目 次

まえがき	
交通安全計画施策体系	4
第1章 道路交通の安全	6
第1節 道路交通事故のない社会を目指して	6
第2節 道路交通安全についての目標	7
1 道路交通事故のすう勢	7
(1) 道路交通事故の現状	7
(2) 道路交通を取り巻く状況の展望	8
(3) 道路交通事故の見通し	8
2 本計画における目標	9
第3節 道路交通の安全	9
1 今後の道路交通安全対策を考える視点	9
(1) 高齢者及び子どもの安全確保	9
(2) 歩行者及び自転車の安全確保	10
(3) 生活道路及び幹線道路における安全確保	10
2 講じようとする施策	11
(1) 道路交通環境の整備	11
ア 適切に機能分担された道路網の整備	11
イ 改築等による交通事故対策の推進	12
ウ 生活道路の交通安全対策の推進	12
エ バリアフリー化に伴う高齢者、障がい者等の安全に 資する歩行空間等の整備	13
オ 交通事故危険箇所対策の推進	13
カ 交通安全施設等の整備	13
キ 地域に応じた安全の確保	13
ク 重大交通事故の再発防止	14
ケ 道路交通環境の整備	14
コ 道路の使用及び占用の適正化等	14
サ 総合的な駐車対策の推進	14
シ 災害に備えた道路交通環境の整備	15
(2) 交通安全思想の普及徹底	15
ア 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	16

イ	効果的な交通安全教育の推進	19
ウ	交通安全に関する普及啓発活動の推進	19
エ	住民の参加・協働の推進	21
(3)	安全運転の確保	22
ア	高齢運転者対策の充実	22
イ	シートベルト、チャイルドシート 及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底	22
(4)	自転車の安全性の確保	22
(5)	道路交通秩序の維持	23
ア	暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における 青少年の指導の充実	23
イ	暴走行為をさせないための環境づくり	23
(6)	救助・救急活動の充実	23
ア	救助体制の整備・拡充	23
イ	A E Dの使用を始めとした 応急手当の普及啓発活動の推進	24
ウ	救急救命士の養成・配置等の促進、ドクターヘリ等の 活用促進	24
エ	救助・救急設備の整備の推進	24
オ	救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実	24
カ	高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備	24
キ	関係機関の緊密な連携及び協力の確保	25
(7)	損害賠償の適性化をはじめとした交通事故被害者支援の 充実と推進	25
ア	交通事故相談事業の推進	25
イ	自動車事故被害者等に対する援助措置	25
第2章	踏切道における交通の安全	26
第1節	踏切事故のない社会を目指して	26
1	踏切事故のすう勢	26
2	交通安全計画における目標	26
第2節	講じようとする施策	26
1	踏切道の構造の改良	26
2	踏切道の統廃合の促進	26
3	その他の踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	26

交通安全計画施策体系

講じようとする施策

第1章 道路交通の安全

- 1 道路交通環境の整備 _____
- 2 交通安全思想の普及徹底 _____
- 3 安全運転の確保 _____
- 4 自転車の安全性の確保 _____
- 5 道路交通秩序の維持 _____
- 6 救助・救急活動の充実 _____
- 7 損害賠償の適性化をはじめ
とした交通事故被害者支援
の充実と推進 _____

第2章 踏切道における 交通の安全

- 1 踏切道の構造の改良
- 2 踏切道の統廃合の促進
- 3 その他の踏切道の交通の安全と
円滑化を図るための措置

- ア 適切に機能分担された道路網の整備
- イ 改築等による交通事故対策の推進
- ウ 生活道路の交通安全対策の推進
- エ バリアフリー化に伴う高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備
- オ 交通事故危険箇所対策の推進
- カ 交通安全施設等の整備
- キ 地域に応じた安全の確保
- ク 重大交通事故の再発防止
- ケ 道路交通環境の整備
- コ 道路の使用及び占用の適正化等
- サ 総合的な駐車対策の推進
- シ 災害に備えた道路交通環境の整備

- ア 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進
 - (ア) 幼児に対する交通安全教育
 - (イ) 小学生に対する交通安全教育
 - (ウ) 中学生に対する交通安全教育
 - (エ) 高校生に対する交通安全教育
 - (オ) 成人に対する交通安全教育
 - (カ) 高齢者に対する交通安全教育
 - (キ) 障がい者に対する交通安全教育
- イ 効果的な交通安全教育の推進
- ウ 交通安全に関する普及啓発活動の推進
- エ 住民の参加・協働の推進
 - (ア) 交通安全運動の推進
 - (イ) 自転車の安全利用の推進
 - (ウ) 全席シートベルト着用の推進
 - (エ) チャイルドシートの正しい着用の徹底
 - (オ) 反射材の普及促進
 - (カ) 効果的な広報の実施
 - (キ) 高齢者及び夜間の交通事故防止の推進
- ア 高齢運転者対策の充実
- イ シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底

- ア 暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実
- イ 暴走行為をさせないための環境づくり

- ア 救助体制の整備・拡充
- イ A E Dの使用を始めとした応急手当の普及啓発活動の促進
- ウ 救急救命士の養成・配置等の促進、ドクターヘリ等の活用促進
- エ 救助・救急設備の整備の促進
- オ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実
- カ 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備
- キ 関係機関の緊密な連携及び協力の確保
- ア 交通事故相談事業の推進
- イ 自動車事故被害者等に対する援助措置

第 1 章 道路交通の安全

第 1 節 道路交通事故のない社会を目指して

安全で安心な社会を実現するには、すべての人々が、相互理解と思いやりをもって行動する共生の交通社会の形成を図ることが必要です。人命尊重の理念に基づき、究極的に交通事故のない社会を目指していきます。

このため、死者数の一層の減少、ひいては事故そのものの減少に向けた取り組みを図るため、交通安全対策をより一層充実させるとともに、交通社会に参加するすべての市民が、交通安全に留意することが必要です。

また、地域の交通事情等を踏まえ、それぞれの地域における活動を強化していくことが重要であり、行政、学校、家庭、職場、団体、企業等が役割分担しながら連携を強化し、市民が交通安全に関する各種活動に様々な形で参加し、協働できる環境づくりを進めていきます。

第 2 節 道路交通安全についての目標

1 道路交通事故のすう勢

(1) 道路交通事故の現状

全国の交通事故による死者数は、昭和 45 年に 16,765 人を数えましたが、46 年以降着実に減少に向かい、昭和 54 年には、8,466 人とほぼ半減しました。その後増勢に転じ、平成 4 年には、11,451 人に達しましたが、翌年から再び減少傾向に転じ、平成 27 年には 4,117 人となりました。

交通事故件数と傷者数は、昭和 53 年以降ほぼ一貫して増加傾向にありましたが、平成 17 年（933,828 件、1,156,633 人）以降はわずかでありますが減少傾向にあり、平成 27 年については 536,899 件、670,140 人となりましたが依然として高水準にあります。

長野県の交通事故による死者数は、昭和 47 年に 337 人を数えましたが、その後減少に向かい、昭和 56 年には、150 人と半数以下まで減少しました。その後増勢に転じ、平成 4 年には 254 人に達しましたが、翌年から再び減少傾向に転じ、平成 27 年には 69 人となりました。

交通事故件数と傷者数は、全国と同様の傾向を示しており、平成 27 年には 8,867 件、10,954 人となっています。

旧中野市の交通事故による死者数は、昭和 46 年、53 年、56 年に発生しなかった以外は、平成 9 年の 8 人を最高に 1 人から 8 人の間を推移しており、昭和 42 年から平成 16 年までの合計で 125 人となっています。

交通事故件数は、昭和 42 年に 232 件でしたが、その後減少に向かい、昭和 54 年には 100 件と半数以下まで減少しました。その後増勢に転じ、平成 7 年以降は、平成 8 年の 252 件を最高に、平成 16 年までは 200 件を越す件数で推移していました。

旧豊田村の交通事故による死者数は、昭和 42 年から平成 16 年までの合計で 12 人となっており、事故件数は昭和 42 年の 29 件を最高に年間 5 件から 29 件の間を推移していました。

合併により新中野市となった平成 17 年の交通事故の状況は、件数 229

件、死者数 3 人、傷者数 273 人でしたが、平成 19 年、21 年、22 年は 200 件をわずかに下回りました。

平成 27 年の交通事故の状況は、件数 118 件、死者数 2 人、傷者数 138 人でそれぞれ平成 17 年を下回る結果となりました。

近年の交通死亡事故の特徴は、次のとおりです。

- ① 高齢者（65 歳以上）の死者数が高水準で推移しており、全死者数の 6 割を超えています。交通弱者である歩行中と自転車乗車中の死者が 3 割を超える一方、高齢運転者による死亡事故も多発し、運転中の高齢者自身が死亡するケースが目立っています。

また、シートベルト着用率が向上している中で、シートベルト非着用による死者が目立っています。

- ② 全死者数に占める歩行中の死者数は、平成 27 年中には大幅な減少を見たものの、依然として全死者の 3 割弱を占めており、夕暮れの時間帯に多発する傾向があります。

（２）道路交通を取り巻く状況の展望

道路交通を取り巻く今後の状況を展望すると、運転免許保有者数や車両保有台数も近年では緩やかな増加傾向に留まり、今後は減少することが見込まれています。

また、道路交通量が増加から減少に向かうと予想されるものの、交通死亡事故の当事者となる比率の高い高齢者の増加、中でも高齢者の運転免許保有者の増加は、道路交通にも大きな影響を与えるものと考えられます。

（３）道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く状況は、経済情勢や社会情勢の動向に伴い、今後ますます複雑に変化すると見込まれ、将来の交通事故の発生状況については、正確には見極め難いところですが、今後新規に行われる交通安全施策や、先進技術を搭載した自動車の導入により交通事故の減少が期待

されます。

2 本計画における目標

交通安全の究極の目標は、人命尊重の理念に立ち、交通事故のない「安全で安心な社会」を作ることにあります。

本計画の計画期間である平成 32 年までに更なる死者数の減少を図るための交通安全対策を実施するにあたり、交通事故の総量抑制にも一層積極的に取り組み、交通事故そのものを確実に減少させることを目指します。

第3節 道路交通の安全

1 今後の道路交通安全対策を考える視点

近年、全国的に道路交通事故による死者数が減少していることから、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた施策には一定の効果があったものと考えられます。このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢や交通情勢の変化等に対応し、さらに実際に発生した交通事故に関する情報の収集や分析を充実し、より効果的な対策への改善を図り、有効性が見込まれる新規施策を推進します。

このような観点から、次の交通安全対策を実施します。

①道路交通環境の整備

②交通安全思想の普及徹底

③安全運転の確保

④自転車の安全性の確保

⑤道路交通秩序の維持

⑥救助・救急活動の充実

⑦損害賠償の適性化をはじめとした交通事故被害者支援の充実と推進

更に、今後の対策の実施にあたっては、次の視点を重視して推進していく必要があります。

(1) 高齢者及び子どもの安全確保

今後、更に高齢化が急速に進展することを考えると、高齢者の多様な実態を踏まえ、きめ細かな交通安全対策を推進し、高齢者にとって安全にかつ安心して外出したり移動できるような交通社会の形成を図っていく必要があります。

高齢者の交通事故防止は、高齢歩行者（自転車利用者）と高齢ドライバーのそれぞれの特性を理解した上で対策を講じます。特に、高齢ドライバーについては、今後大幅に増加することが予想されることから、対策の強化が課題となります。

また、加齢による身体能力の変化にかかわらず、高齢者が交通社会に参加することを可能にするため、多様な人々が利用しやすいよう生活環境を設計するとの考え方にに基づき、バリアフリー化された道路交通環境の形成を図ることが必要です。

さらに、高齢者の事故が居住地の近くで多発していることから、地域における生活に密着した交通安全活動を充実させることが重要です。

高齢化の進展と同時に、考えなければいけないのが少子化の進展です。

安心して子どもを産み、育てることができる社会を実現するために、子どもを交通事故から守る観点からの交通安全対策が一層求められます。

（２）歩行者及び自転車の安全確保

安全で安心な社会の実現を図るためには、弱い立場にある歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高めることがより一層求められています。

また、自転車は自動車と衝突した場合、被害を受ける反面、歩行者と衝突した場合は加害者となりますので、自転車走行空間の確保や、自転車利用者による交通ルール無視やマナー違反に対する各種対策を推進していく必要があります。

（３）生活道路及び幹線道路における安全確保

車道幅員 5.5 メートル未満の道路における死者は全死者の約 2 割を

占め、高齢死者の多くが自宅から2キロメートル以内で事故に遭遇していることから、生活道路における自動車の速度抑制を図り、生活道路における交通の安全を確保するための総合的な対策を一層推進する必要があります。

2 講じようとする施策

(1) 道路交通環境の整備

道路環境の整備については、これまでも幹線道路と生活道路の両面で対策を推進してきており、一定の交通事故抑止効果が確認されています。

今後は、これまでの対策に加え、少子高齢化等の社会情勢の変化に対応し、身近な生活道路を始めとして人優先の道路交通環境整備の強化を図っていく必要があります。

道路交通事故は、道路種別、沿道条件、道路構造、交通状況等が複雑に絡み合った道路交通環境が大きく影響しているものと考えられます。

このため、道路交通環境の整備については、高規格幹線道路から地区内道路に至る適切に機能分担された安全な道路交通網の体系的整備を進めるとともに、緊急に交通の安全を確保する必要がある道路において、交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進等により安全な道路交通環境を形成します。

交通安全施設等の整備は、交通事故が多発している箇所について重点的に実施することとし、当該箇所における事故分析を行い、その結果を踏まえて対策を立案・実施します。

また、道路交通の安全確保は、歩行者等道路を利用する人々の日常生活、経済・社会活動と密接に関係することから、地域住民等の意見を道路交通環境の整備に反映させていく必要があります。

ア 適切に機能分担された道路網の整備

自動車、歩行者等の異種交通を分離し、幹線道路から居住地域内道路に至るネットワークを体系的に整備する。

また、幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業

地域内等においては、通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化により、生活環境を向上させるため、歩行者専用道路等の系統的な整備、コミュニティ道路や歩車共存道路等の交通安全施設の整備等を実施します。

イ 改築等による交通事故対策の推進

交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、次の方針により道路の改築等による交通事故対策を推進します。

(ア) 歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅などの道路交通の安全に寄与する道路の改築を推進します。

(イ) 交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点の改良等を推進します。

(ウ) 一般道路の新設・改築にあたって、道路照明、防護さく等の整備を図ります。

(エ) 道路の機能と沿道の土地利用を含めた道路の利用実態を踏まえつつ、植樹帯の設置等を図ります。

(オ) 商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、歩車共存道路等の整備を推進します。

(カ) 歴史的街並みや史跡等歴史的環境の残る地区において、地区内の交通と観光交通、通過交通を適切に分離するため、生活道路、歴史的街道等の整備を図ります。

ウ 生活道路の交通安全対策の推進

歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間の整備を図ります。

また、県公安委員会と道路管理者が連携し、自動車の速度抑制、道路の形状や交差点の存在を運転者へ明示したり、歩車それぞれの通行区分を明示するなど、歩車が共存する安全で安心な道路空間を創出するための取り組みを推進します。

エ バリアフリー化に伴う高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者や障がい者等を含め全ての人が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道等の整備を推進します。

歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行を確保するため、歩行者等の交通事故が発生する危険性の高い区間等について、歩道及び自転車道等の整備を引き続き重点的に実施します。

また、児童・幼児の通行の安全を確保するため、通学路、通園路の歩道等の整備を図ります。

さらに、冬期間の安全で快適な歩行者空間を確保するため、除雪・消雪の充実を図ります。

オ 交通事故危険箇所対策の推進

死傷事故率が高く、又は死傷事故が多発している交差点については、県公安委員会及び道路管理者が連携して、交差点改良、道路照明・視線誘導標の設置、防護柵、区画線の整備等を図ります。

カ 交通安全施設等の整備

道路の構造及び交通の実態を勘案して、交通事故が発生する危険性が高い場所等に交通安全施設等の整備を推進するほか、依然として多発している夜間の交通事故に対処するため、道路照明・視線誘導標等の設置による夜間事故対策を推進します。

キ 地域に応じた安全の確保

交通の安全は、地域に根ざした課題であることから、沿道の地域の人々のニーズや道路の利用実態、交通流の実態等を把握し、その特性に応じた道路交通環境の整備を図ります。

また、冬期の安全な道路交通を確保するため、冬期積雪・凍結路面対策として適時適切な除雪や凍結防止剤散布、チェーン着脱場等の整備

を図ります。

ク 重大交通事故の再発防止

社会的に大きな影響を与える重大交通事故が発生した際には、速やかに当該箇所の道路交通環境等事故発生の要因について調査するとともに、発生要因に即した所要の対策を早急に講ずることにより、当該事故と同様な事故の再発防止を図ります。

ケ 道路交通環境の整備

安全で円滑な交通の確保を図るため、利用者のニーズに即した系統的でわかりやすい案内標識の整備を促進します。特に、主要な幹線道路の交差点や交差点付近において、地点表示板、案内標識の設置に努めます。

コ 道路の使用及び占用の適正化等

(ア) 道路の使用及び占用の適正化

工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占用の許可にあたっては、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するために適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化について指導します。

(イ) 不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、実態把握、指導によりその排除を行うとともに、不法占用等の防止を図ります。

(ウ) 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占用工事については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整します。

サ 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑を図り、都市機能の維持及び増進に寄与するため、交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進します。

また、違法駐車の排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、関係機関・団体との密接な連携を図り、住民の理解と協力を得ながら違法駐車締め出し気運の醸成・高揚を図ります。

シ 災害に備えた道路交通環境の整備

地震、豪雨、豪雪等の災害が発生した場合においても安全で安心な生活を支える道路交通を確保するため、法面等の防災対策を推進します。

(2) 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念のもとに、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有しています。

さらに、交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して市民一人ひとりが交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要です。

このため、交通安全教育指針（平成 10 年国家公安委員会告示第 15 号）等を活用し、幼児から成人に至るまで、段階的かつ体系的に交通安全教育を行うとともに、高齢社会が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図り、他の世代に対しても高齢者の特性を知り、その上で高齢者を保護し、また、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化します。

さらに、自転車を使用することが多い小学生、中学生及び高校生に対しては、自転車の安全利用について指導を強化します。

学校においては、学習指導要領に基づき、関連教科や道徳、特別活動及び総合的な学習の時間を中心に、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的な指導に努めます。

交通安全教育・普及啓発活動を行うにあたっては、参加・体験・実践

型の教育方法を積極的に取り入れるなどして、市民が自ら納得して安全な交通行動を実践することができるように努めます。

また、交通安全教育・普及啓発活動については、国、県、市、警察、学校、関係団体、地域社会及び家庭がそれぞれの特性を生かし、互いに連携をとりながら地域ぐるみの活動が推進されるよう促します。特に、交通安全教育・普及啓発活動に当たる行政職員や教職員の指導力の向上を図るとともに、地域における民間の指導者を育成するなど、地域の実情に即した主体的な活動を促進します。

さらに、交通安全教育・普及啓発活動の効果を事後に検証・評価することにより、効果的な実施に努めるとともに、交通安全教育・普及啓発活動の意義、重要性等について関係者の意識が深まるよう努めます。

ア 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

(ア) 幼児に対する交通安全教育

幼児に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、基本的な交通ルールを守り、安全に行動できる習慣や態度を身につけることを目標とし、保育所・幼稚園・認定こども園、家庭及び地域等との連携・協力を図りながら、日常の保育・教育活動のあらゆる場面をとらえて交通安全教育を計画的かつ継続的に行います。

これらを効果的に実施するため、紙芝居や視聴覚教材等を利用したり親子で実習したりするなど、分かりやすい指導に努めます。

(イ) 小学生に対する交通安全教育

小学生に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、歩行者及び自転車利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに、道路や交通状況に応じて、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標とします。

小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、体育、道徳、学級活動・児童会活動・学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、学校教育活動全体を通じて、歩行者

としての心得、自転車並びに乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性等について重点的に交通安全教育を実施します。

(ウ) 中学生に対する交通安全教育

中学生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車で安全に道路を通行するために必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、道路を通行する場合は、思いやりを持ち、自己の安全ばかりでなく、他の人々の安全にも配慮できることを目標とします。

中学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、道徳、学級活動・生徒会活動・学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、学校教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、交通ルール及び標識等の意味並びに応急手当等について重点的に交通安全教育を実施します。

(エ) 高校生に対する交通安全教育

高校生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要なことから、二輪運転者及び自転車利用者として、安全に道路を通行するために必要な技能と知識を十分習得させるとともに、交通社会の一員として交通ルールを遵守し、交通マナーを実践して自他の生命を尊重する等責任ある行動ができる、健全な社会人を育成することを目標とします。

高等学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、総合的な学習の時間、特別活動などの学校の教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等について更に理解を深めるとともに、生徒の多くが、近い将来、普通免許等を取得することが予想されることから、将来の運転者として備えておくべき安全意識を醸成するため、参加実技指導等を含む実践的な交通安全教育を推進します。

また、中野警察署は、長野県立中野立志館高等学校及び長野県立中野西高等学校を「自転車安全利用モデル校」に指定しました。これは自転車事故防止や盗難の未然防止など総合的な安全対策を目的とするもので、市も事業の推進に協力します。

(オ) 成人に対する交通安全教育

成人に対する交通安全教育は、自動車等の安全運転の確保の観点から、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な技能及び技術、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者の心情等交通事故の悲惨さに対する理解、交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし、各種講習会を開催するほか、免許取得者以外の社会人に対する交通安全教育の充実にも努めます。

事業所等の自動車の使用者は、安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ、事業所における自主的な安全運転管理の活発化に努めます。

(カ) 高齢者に対する交通安全教育

高齢者に対する交通安全教育は、加齢に伴う身体機能の変化が運転者又は歩行者の交通行動に及ぼす影響を理解させるとともに、道路及び交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために必要な実践的 skill 及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とします。

このため、各種の催し等多様な機会を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育の推進、老人クラブ向けに開催する「高齢者地域交通安全塾」を実施するほか、交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導、高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等が地域ぐるみで行われるように努めます。

また、活動にあたっては、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、事故の実態に応じた具体的な指導を行うこととし、反射材の活用等交通安全用品の普及・活用等の促進に努めます。

電動車いすを利用する高齢者に対しては、電動車いすメーカー等で組織される団体等と連携して、購入時の指導・助言を徹底するとともに、安全な利用に向けた交通安全教室の開催などを促進します。

(キ) 障がい者に対する交通安全教育

障がい者に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、地域における福祉活動の場を利用するなど、障がいの程度に応じた、きめの細かい交通安全教育を推進します。

イ 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うにあたっては、受講者が安全に道路を通行するために必要な知識を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用します。

交通安全教育を行う機関・団体は、交通安全教育に関する情報を共有し、他の関係機関・団体の求めに応じて交通安全教育に用いる資機材の貸与、講師の派遣及び情報提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進します。

また、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材の見直しを行うなど、常に効果的な交通安全教育ができるよう努めます。

ウ 交通安全に関する普及啓発活動の推進

(ア) 交通安全運動の推進

市民一人ひとりに広く交通安全意識の普及・浸透を図り、交通ルールへの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるため、「思いやり乗せて信濃路 咲く笑顔」をスローガンとする交通安全運動を定着させるとともに、運動主催機関・団体が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開します。

交通安全運動の実施にあたっては、事前に、運動の趣旨、実施期間、運動重点、実施計画等について広く住民に周知することにより、住民参加型の交通安全運動の充実・発展を図ります。

また、事後に、運動の効果を検証、評価することにより、一層効果的な運動が実施されるよう配慮します。

(イ) 自転車の安全利用の推進

自転車は、本来車両であること、道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーを実践しなければならないことを周知します。

薄暮の時間帯から夜間にかけて自転車の重大事故が多発する傾向にあることを踏まえ、自転車の灯火の点灯を徹底するとともに、自転車側面等への反射材の取り付けを促進します。

また、幼児同乗中の危険性や交通事故実態について、広報啓発を推進するとともに、幼児向けの自転車用ヘルメットの使用を積極的に促進します。

(ウ) 全席シートベルト着用の推進

市内のシートベルト着用率の調査では、平成 27 年度の年間平均で運転席 99.5%（県平均 99.4%）、助手席 100.0%（同 98.4%）、後部座席 75.0%（同 72.6%）となっており、県の平均を上回っています。

今後も引き続きシートベルトの着用効果及び正しい着用方法について理解を求め、後部座席を含めた着用の推進を図るため、関係機関・団体等との協力の下、あらゆる機会・媒体を通じて積極的に普及啓発活動を展開します。

(エ) チャイルドシートの正しい着用の徹底

市内のチャイルドシート着用率の調査は、平成 27 年 5 月に行い、90.7%（県平均 78.2%）となっており、県の平均を上回っています。

今後も引き続きチャイルドシートの着用効果及び正しい着用方法について、保育所・幼稚園・認定こども園と連携した保護者に対する効果的な広報啓発及び指導に努め、正しい着用の徹底を図ります。

(オ) 反射材の普及促進

夜間における歩行者及び自転車利用者の交通事故防止に効果が期待できる反射材の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発活動を推進するとともに、反射材の視界効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教室を実施します。

(カ) 効果的な広報の実施

広報紙、ホームページ、音声告知放送、ケーブルテレビ等の広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報等、具体的で啓発効果の高い内容を重点的かつ集中的に行うことにより、高齢者の事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、飲酒運転の根絶等を図ります。

また、交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め、子どもや高齢者等を交通事故から守るとともに、暴走・無謀運転、飲酒運転等を根絶します。

(キ) 高齢者及び夜間の交通事故防止の推進

高齢者の交通事故防止に関する市民の意識を高めるため、高齢者の交通安全対策の推進を図るとともに、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響等についての交通安全啓発活動を積極的に行います。また、他の年齢層に高齢者の特性を理解させるとともに、高齢運転者標識（高齢者マーク）を取り付けた自動車への保護意識を高めるように努めます。

薄暮の時間帯から夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることから交通事故実態、危険性等を広く周知し、この時間帯の交通事故防止を図ります。また、季節や気象の変化等に応じ、自動車の早め点灯を促進します。

エ 住民の参加・協働の推進

交通の安全は、住民の安全意識により支えられることから、住民自らが交通安全に関する意識改革を進めることが重要となります。

このため、交通安全思想の普及徹底にあたっては、行政、民間団体、企業等と住民が連携を密にした上で、身近な活動を推進し、住民の参加・協働を積極的に進めます。

このような観点から、安全で良好なコミュニティの形成を図るため、住民が主体的に行う「ヒヤリ地図」の作成、交通安全総点検等に積極的に参加できるような仕組みをつくるほか、活動においては、地域に根ざ

した目標を設定するなどの交通安全対策を推進します。

(3) 安全運転の確保

安全運転を確保するためには、運転者の能力や資質の向上を図ることが必要であり、運転者のみならず、これから運転免許を取得しようとする者までを含めた運転者教育等の充実に努めます。特に、今後大幅に増加することが予想される高齢運転者に対する安全運転教育等の充実に図ります。

ア 高齢運転者対策の充実

高齢者が安全に運転を継続できるよう支援するとともに、70 歳以上の高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢者マークの積極的な使用を促進します。

イ シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底

シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底を図るため、関係機関・団体と連携し、各種講習、交通安全運動等あらゆる機会を通じて、着用効果の啓発等着用推進キャンペーンを行います。

(4) 自転車の安全性の確保

自転車の安全な利用を確保するため、自転車利用者に対し、定期的に自転車安全整備店において点検整備を受ける気運を醸成するとともに、児童が利用する自転車の点検整備については、自転車運転技能講習にあわせ、整備店に協力を求めます。

近年、自転車が加害者となる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入を推進します。

また、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取り付けの徹底と反射器材の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図ります。

(5) 道路交通秩序の維持

暴走族による各種不法事案を未然に防止し、交通秩序を確保するとともに、青少年を健全に育成するため、関係機関・団体が連携し、次の対策を強力に推進します。

ア 暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実

暴走族追放気運を高揚させるために、広報活動を積極的に実施します。また、青少年育成団体等と連携し、家庭、学校、職場、地域等において、青少年に対し暴走族に加入しないよう指導等を促進します。

イ 暴走行為をさせないための環境づくり

暴走族の走行場所として利用されやすい道路については、暴走行為等ができない道路環境づくりを推進します。

また、暴走族の集る場所として利用されやすい施設については、管理者に協力を求め、暴走族等を群れさせないための施設の管理改善等の環境づくりを推進します。

(6) 救助・救急活動の充実

負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、救急現場又は搬送途上において、医師、看護師、救急救命士、救急隊員等による一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図るほか、事故現場における応急手当の普及等を推進します。

ア 救助体制の整備・拡充

交通事故に起因する救助活動の増大及び事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救助体制の整備・拡充を図り、救助活動を円滑に実施します。

イ A E Dの使用を始めとした応急手当の普及啓発活動の推進

現場での応急体制の実施により、救命率の向上が期待できることから、自動体外式除細動器（A E D）の使用も含めた応急手当について、講習会等を通じて普及啓発を推進します。

また、小学校高学年の「救急入門コース」や中学校、高等学校の教科「保健体育」において止血法や包帯法、心肺蘇生法等の応急手当について指導の充実を図るとともに、心肺蘇生法の実習や自動体外式除細動器（A E D）の知識の普及を含む各種講習会の開催により教職員の指導力、実践力の向上を図ります。

ウ 救急救命士の養成・配置等の促進、ドクターヘリ等の活用促進

プレホスピタルケア（救急現場及び搬送途上における応急処置）の充実のため、ドクターヘリ等の活用の促進を図るとともに、救急救命士の養成・配置等の促進を図ります。

エ 救助・救急設備の整備の推進

救助工作車、救助資機材の整備を推進するとともに、救急救命士等がより高度な救急救命処置を行うことができるよう、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材等の整備を推進します。

オ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急事象に対応すべく救助隊員及び救急隊員の知識・技術等の向上を図るため、教育訓練の充実を強力に推進します。

カ 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道等における救急業務については、市と高速道路株式会社の連携を強化するとともに、救急業務実施体制の整備を促進します。

キ 関係機関の緊密な連携及び協力の確保

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係の確保を図るとともに、救急医療機関内の受入れ・連携体制の明確化を図ります。

(7) 損害賠償の適性化をはじめとした交通事故被害者支援の充実と推進

交通事故被害者は、交通事故により肉体的、精神的、経済的打撃を受けたり、かけがえのない生命を絶たれるなど、大きな不幸に見舞われており、交通事故被害者等を支援することが極めて重要であるため、交通事故被害者等への支援施策を推進します。

また、交通事故被害者等は、精神的にも大きな打撃を受けている上、交通事故に係る知識、情報が少ないことから、交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させるなど、被害者支援を推進します。

ア 交通事故相談事業の推進

交通事故相談所業務の円滑かつ適正な運営を図るため、関係援護機関、団体等との連絡協調を図ります。

また、広報紙等の活用により交通事故相談活動の周知徹底を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供します。

イ 自動車事故被害者等に対する援助措置

自動車事故対策機構が行う交通遺児等に対する生活資金貸付け、交通遺児育成基金の行う交通遺児育成のための基金事業の周知を図ります。

さらに、自動車事故対策機構が行う重度後遺障害者に対する介護料の支給及び重度後遺障害者の治療・看護を専門に行う療護センターの周知を図ります。

第2章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切事故のない社会を目指して

1 踏切事故のすう勢

踏切事故は、長期的には減少傾向となっています。これは、踏切道の改良等の安全対策の積極的な推進によるところが大きいと考えられます。

しかし、依然、踏切事故は鉄道の運転事故の約3割を占めている状況にあり、また、改良すべき踏切道がなお残されている現状にあります。

2 交通安全計画における目標

市内には改良すべき踏切道がなお残されているなどの状況から、踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、諸施策を推進することにより、平成32年度までに踏切事故件数の更なる減少を目指します。

第2節 講じようとする施策

1 踏切道の構造の改良

自動車が行き交う踏切道であって、踏切道の幅員が接続する道路の幅員よりも狭いもの等について、構造の改良を促進します。

2 踏切道の統廃合の促進

踏切道の構造改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、迂回路の状況等を勘案して、地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて、統廃合を進めるとともに、これら近接踏切道以外の踏切道についても同様に統廃合を促進します。

3 その他の踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じ、踏切道予告標、踏切信号機等の設置を進めます。

また、踏切事故は、直前横断、落輪等に起因するものが多いことから、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、安全意識の向上及び踏切支障時における非常ボタンの操作等の緊急処置の周知徹底を図るための広報啓発活動等を強化します。

さらに、冬期間の踏切道の交通安全対策を図るため、踏切道の除雪体制を強化します。